

Bruxelles, le 12 mai 2023
(OR. en)

9190/23

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0053(COD)**

**TRANS 184
CODEC 818**

NOTE

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
N° doc. Cion:	6795/23 + ADD 1
Objet:	Préparation de la session du Conseil "Transports, télécommunications et énergie" du 1er juin 2023 Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire, modifiant la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) no 383/2012 de la Commission – Débat d'orientation

1. Lors de la session du Conseil (Transports) qui se tiendra le 1^{er} juin 2023, les ministres seront invités à tenir un débat d'orientation sur la quatrième réforme de la directive relative au permis de conduire¹. La présidence a préparé un document d'information (figurant en annexe) comprenant des questions visant à aider à structurer la discussion.

¹ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire, modifiant la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) n° 383/2012 de la Commission (ST 6795/23 + ADD 1).

2. Le Comité des représentants permanents est invité à prendre note du document d'information de la présidence, qui figure à l'annexe de la présente note, et à le transmettre au Conseil dans la perspective du débat d'orientation susmentionné.
-

Quatrième réforme de la directive relative au permis de conduire
Débat d'orientation des ministres des transports lors de la session du Conseil (TTE)
du 1^{er} juin 2023

Contexte

Les règles relatives au permis de conduire ont fait l'objet d'une harmonisation progressive au niveau de l'UE, harmonisation qui a débuté en 1980 avec la première directive relative au permis de conduire. La dernière refonte majeure, la troisième réforme de 2006, a dû être appliquée dans les États membres par transposition en règles nationales en janvier 2013 au plus tard. La proposition de remplacer la directive par une quatrième réforme a été adoptée par la Commission le 1^{er} mars 2023 dans le cadre du paquet sur la sécurité routière, à la suite d'une évaluation² et d'une analyse d'impact³.

Les objectifs généraux de l'intervention de l'UE consistent à améliorer la sécurité routière et à faciliter la libre circulation des personnes. Les interventions spécifiques concernent pratiquement tous les sujets couverts par la directive actuelle, en particulier l'amélioration des aptitudes, des connaissances et de l'expérience en matière de conduite, la réduction des comportements dangereux, la vérification de l'aptitude physique et mentale adéquate des conducteurs, les mesures contre la falsification et le "*licence shopping*", un cadre de coopération administrative et la suppression des obstacles à la libre circulation, y compris par la simplification des procédures et exigences administratives.

Les instances préparatoires du Conseil ont démarré l'examen de la proposition le 8 mars 2023. La présidence a commencé à élaborer des propositions de compromis⁴.

² Évaluation de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire, SWD (2022) 17 final, étayée par une étude externe de juin 2021.

³ ST 6795/23 ADD 2 et 3.

⁴ En mettant l'accent sur les blocs 3 et 4, qui comprennent l'article 8, les articles 10 à 18 et les annexes associées.

Sécurité routière

Dans ses conclusions de 2017 sur la sécurité routière⁵ approuvant la "déclaration de La Valette", le Conseil a exprimé les engagements des États membres dans différents domaines d'activité visant à renforcer la sécurité routière et a facilité l'élaboration du cadre d'action de la Commission pour la sécurité routière pour la période 2021-2030⁶, dans lequel la Commission a rappelé son attachement à l'objectif à moyen terme de l'UE de réduire de moitié le nombre de décès et de blessures graves d'ici à 2030 par rapport à 2020 et a réaffirmé son objectif ambitieux de se rapprocher de "zéro mort" et de "zéro blessure grave" sur les routes de l'UE d'ici à 2050 ("Vision Zéro").

La directive relative au permis de conduire est un pilier important de cette stratégie et l'un des plus tangibles pour les citoyens de l'UE.

Les éléments nouveaux ou harmonisés comprennent notamment:

- une période probatoire d'au moins deux ans pour les conducteurs novices concernant toutes les catégories de permis de conduire, associée à un contrôle accru (notamment s'agissant de la conduite en état d'ivresse);
- la conduite accompagnée de voitures et de camions à partir de 17 ans pour acquérir une expérience de conduite;
- l'extension de la période de renouvellement normale pour les motocycles et les voitures particulières à une durée 15 ans, mais qui prend fin à l'âge de 70 ans, afin de permettre une évaluation plus fréquente de l'aptitude à la conduite;
- la mobilisation ciblée des ressources des services de santé grâce à une autoévaluation de la santé obligatoire visant à déterminer si un examen médical préalable est nécessaire, pour les permis de voitures particulières et de motocycles;
- décision au niveau de l'UE (Commission) concernant l'équivalence du niveau de sécurité routière d'un pays tiers, qui donne lieu à un échange pleinement reconnu des permis de conduire dudit pays.

⁵ ST 8666/17 REV 1, adopté le 8 juin 2017.

⁶ Prochaines étapes de la campagne "Vision Zéro" (SWD(2019) 283 final).

Mises à jour technologiques et numérisation

Comme lors des réformes précédentes, les dispositions actuelles doivent être actualisées en ce qui concerne le développement technologique. Les mesures suivantes s'inscrivent dans cette dynamique:

- le permis voiture particulière devient automatiquement valable pour les voitures à carburant de substitution plus lourdes après deux ans;
- l'accès à la conduite de voitures équipées d'un changement de vitesses manuel est facilité lorsque la formation a lieu sur un véhicule automatique;
- le champ de l'épreuve théorique est élargi de manière à couvrir les attitudes à l'égard des usagers de la route vulnérables, l'anticipation des dangers, les risques liés à la conduite avec des systèmes avancés d'aide à la conduite, la connaissance des aspects de sécurité liés aux véhicules à carburant de substitution et les comportements au volant permettant de limiter les émissions;
- des simulateurs sont utilisés pour tester en pratique la réaction à des situations dangereuses.

Le principal élément de modernisation de la proposition est l'introduction obligatoire d'un permis de conduire numérique⁷, qui devrait être informatisé et vérifié électroniquement. Les propriétés d'un tel permis devraient être développées conjointement avec le portefeuille européen d'identité numérique pour la vérification des identifications numériques européennes dans les États membres, dont l'objectif est de couvrir les services en ligne, la mobilité et les permis de conduire, la santé, l'éducation, la finance numérique et les justificatifs d'identité numérique des voyageurs. Les propositions correspondantes sont attendues pour la fin de l'année 2023. Le titulaire d'un permis numérique devrait pouvoir renouveler ou échanger un tel permis dans l'Union au moyen d'un portail de services numériques mis à disposition par les États membres. Le permis de conduire numérique devrait devenir le type de permis de conduire délivré par défaut, laissant aux citoyens la possibilité de demander un permis de conduire physique ou les deux.

⁷ Dénommé "permis de conduire mobile" conformément à la norme ISO applicable.

Questions:

1. Selon vous, de quelle manière la directive relative au permis de conduire peut-elle contribuer à accroître encore la sécurité routière dans l'Union?
 2. Que pensez-vous d'une autoévaluation de la santé obligatoire avant la délivrance ou le renouvellement d'un permis de conduire?
 3. La proposition prévoit-elle les mesures adéquates en termes de numérisation et d'adaptation au développement technologique? Concernant les permis de conduire numériques, quels éléments devraient, selon vous, être considérés comme essentiels au niveau de leur conception et de leur mise en œuvre (par exemple, en ce qui concerne les normes de l'UE, la contrôlabilité, l'introduction graduelle et le remplacement progressif des permis physiques)?
-